



Rada
Unii Europejskiej

Bruksela, 20 grudnia 2018 r.
(OR. en)

15828/18

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2018/0143(COD)

CLIMA 273
ENV 940
TRANS 672
MI 1034
CODEC 2432

WYNIK PRAC

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Delegacje
Nr poprz. dok.:	15615/18
Nr dok. Kom.:	8922/1/18 REV 1
Dotyczy:	Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ustanowienia norm emisji CO ₂ dla nowych pojazdów ciężkich – Podejście ogólne

W celach informacyjnych delegacje otrzymują w załączeniu tekst wyżej wymienionego wniosku w wersji, co do której Rada (ds. Środowiska) wypracowała podejście ogólne na posiedzeniu w dniu 20 grudnia 2018 r.

Zmiany w stosunku do poprzedniej wersji tekstu (dok. 15615/18), wynikające z dyskusji na forum Rady, zaznaczono **pogrubieniem i podkreśleniem**. Poprzednie zmiany wprowadzone do wniosku Komisji zostały podkreślone. Miejsca, w których tekst usunięto, oznaczono symbolem [...].

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie ustanowienia norm emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich i zmiany rozporządzenia (WE) nr 595/2009

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 192 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów²,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Komunikat Komisji: „Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej” określa jasny cel: do połowy stulecia emisje gazów cieplarnianych z sektora transportu należy zmniejszyć do poziomu niższego o co najmniej 60 % od poziomu z roku 1990, a następnie dalej konsekwentnie ograniczać aż do poziomu zerowego. Emisje szkodliwych dla zdrowia zanieczyszczeń powietrza pochodzące z transportu muszą zostać również niezwłocznie drastycznie zmniejszone.

¹ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

² Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

- (2) W następstwie komunikatu Komisja przyjęła w maju³ i listopadzie 2017 r.⁴ dwa pakiety dotyczące mobilności. W ramach tych pakietów określono pozytywny program działań mający także na celu zapewnienie sprawnego przejścia do czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności dla wszystkich.
- (3) Niniejsze rozporządzenie jest częścią przygotowanego przez Komisję trzeciego pakietu na rzecz mobilności pt. „Europa w ruchu”, który stanowi kontynuację komunikatu Komisji: „Inwestowanie w inteligentny, innowacyjny i zrównoważony przemysł: Odnowiona strategia dotycząca polityki przemysłowej UE”⁵ i ma na celu zakończenie procesu, który pozwoli Unii czerpać pełne korzyści z modernizacji i dekarbonizacji mobilności. Celem tego trzeciego pakietu na rzecz mobilności jest bezpieczniejsza i bardziej dostępna mobilność w Europie, bardziej konkurencyjny przemysł europejski, większe bezpieczeństwo europejskich miejsc pracy oraz większa ekologiczność systemu mobilności i lepsze jego dostosowanie do konieczności przeciwdziałania zmianie klimatu. Będzie to wymagało pełnego zaangażowania Unii, państw członkowskich i zainteresowanych stron, zwłaszcza w zakresie wzmocnienia wysiłków na rzecz ograniczenia emisji CO₂ i zanieczyszczenia powietrza.
- (4) Niniejsze rozporządzenie, wraz z normami emisji CO₂ w odniesieniu do samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych⁶, zapewnia jasną ścieżkę redukcji emisji CO₂ z sektora transportu drogowego i przyczynia się do osiągnięcia wiążącego celu co najmniej 40 % redukcji do 2030 r. wewnętrznych emisji gazów cieplarnianych w całej gospodarce w porównaniu z 1990 r. popartego w konkluzjach ze szczytu Rady Europejskiego odbywającego się 23–24 października 2014 r. i zatwierdzonego przez Radę 6 marca 2015 r. jako unijny zaplanowany, ustalony na szczeblu krajowym wkład na mocy porozumienia paryskiego [...].

³ Europa w ruchu: Program działań na rzecz sprawiedliwego społecznie przejścia do czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności dla wszystkich, COM(2017) 283 final.

⁴ Osiągnięcie mobilności niskoemisyjnej – Unia Europejska, która chroni naszą planetę, wzmacnia pozycję konsumentów oraz broni swojego przemysłu i pracowników, COM(2017) 675 final.

⁵ Inwestowanie w inteligentny, innowacyjny i zrównoważony przemysł – Odnowiona strategia dotycząca polityki przemysłowej UE, COM(2017) 0479 final.

⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) .../... w sprawie ustanowienia norm emisji dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych w ramach zintegrowanego podejścia Unii na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z pojazdów lekkich oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007, (Dz.U. L [...] z [...], s. [...]).

- (5) W konkluzjach Rady Europejskiej z października 2014 r. poparto ograniczenie emisji gazów cieplarnianych do 2030 r. o 30 % w stosunku do 2005 r. w odniesieniu do sektorów, które nie są objęte unijnym systemem handlu uprawnieniami do emisji. Transport drogowy odpowiada za znaczną część emisji z tych sektorów, a emisje te utrzymują się znacznie powyżej poziomów z roku 1990. Jeżeli emisje z sektora transportu drogowego będą w dalszym ciągu rosnąć, zniwelują one redukcję osiągniętą przez inne sektory w ramach przeciwdziałania zmianom klimatu.
- (6) W konkluzjach Rady Europejskiej z października 2014 r. podkreślono znaczenie ograniczenia emisji gazów cieplarnianych i zagrożeń związanych z uzależnieniem od paliw kopalnych w sektorze transportu w ramach kompleksowego i neutralnego technologicznie podejścia do wspierania redukcji emisji oraz efektywności energetycznej w transporcie, do promowania elektrycznego transportu oraz odnawialnych źródeł energii w transporcie również po 2020 r.
- (7) Efektywność energetyczna przyczyniająca się do ograniczenia popytu na energię jest jednym z pięciu wzajemnie uzupełniających się i blisko powiązanych wymiarów przedstawionych w komunikacie Komisji pt. „Strategia na rzecz unii energetycznej”⁷ mającym na celu zapewnienie konsumentom w Unii dostępu do bezpiecznej, zrównoważonej i konkurencyjnej energii po przystępnych cenach. W komunikacie tym stwierdzono, że wszystkie sektory gospodarki muszą podjąć kroki w celu podniesienia efektywności zużycia energii, ale że to transport ma ogromny potencjał w zakresie efektywności energetycznej [...].
- (8) Emisje CO₂ z pojazdów ciężkich, w tym samochodów ciężarowych, autobusów i autokarów, stanowią około 6 % całkowitych emisji CO₂ w Unii i około 25 % całkowitych emisji CO₂ w transporcie drogowym. Oczekuje się, że bez podejmowania dalszych działań w latach 2010–2030 udział emisji pochodzących z pojazdów ciężkich wzrośnie o około 9 %. Obecnie prawo Unii nie określa żadnych wymogów dotyczących redukcji emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich.

⁷ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego, Komitetu Regionów oraz Europejskiego Banku Inwestycyjnego: Strategia ramowa na rzecz stabilnej unii energetycznej opartej na przyszłościowej polityce w dziedzinie klimatu (COM(2015) 80 final).

- (9) W celu pełnego wykorzystania potencjału w zakresie efektywności energetycznej oraz zapewnienia, by sektor transportu drogowego jako całość przyczyniał się do osiągnięcia uzgodnionego ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, należy uzupełnić istniejące normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych poprzez ustanowienie norm emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich. Normy te będą siłą napędową innowacji dotyczących technologii w zakresie efektywności paliwowej, przyczyniając się do wzmocnienia wiodącej pozycji technologicznej unijnych producentów i dostawców.
- (10) Biorąc pod uwagę, że zmiana klimatu jest problemem transgranicznym i że istnieje potrzeba zapewnienia dobrze funkcjonującego jednolitego rynku zarówno dla usług transportu drogowego, jak i dla pojazdów ciężkich, należy ustanowić normy emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich na poziomie Unii. Normy te powinny [...] pozostawać bez uszczerbku dla prawa konkurencji.
- (11) Przy określaniu poziomów redukcji, jakie powinien osiągnąć unijny park pojazdów ciężkich, należy wziąć pod uwagę skuteczność tych poziomów w zapewnieniu racjonalnego pod względem kosztów wkładu w redukcję emisji w sektorach objętych rozporządzeniem [...] (UE) nr 2018/842⁸ do 2030 r., wynikające koszty i oszczędności dla społeczeństwa, producentów, przewoźników, konsumentów, jak również ich bezpośredni i pośredni wpływ na zatrudnienie, innowacje oraz dodatkowe korzyści związane ze zmniejszeniem zanieczyszczenia powietrza i poprawą bezpieczeństwa energetycznego.

⁸ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/842 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie wiążących rocznych redukcji emisji gazów cieplarnianych przez państwa członkowskie od 2021 r. do 2030 r. przyczyniających się do działań w dziedzinie klimatu w celu wywiązania się z zobowiązań wynikających z Porozumienia paryskiego oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 525/2013 (Dz.U. L 156, 19.6.2018, s. 26–42).

- (12) W ramach wykonania rozporządzenia (WE) nr 595/2009⁹ wprowadzono nową procedurę określania emisji CO₂ i zużycia paliwa przez poszczególne pojazdy ciężkie. W rozporządzeniu Komisji (UE) 2017/2400¹⁰ określono metodykę opartą na narzędziu VECTO, dzięki której można symulować emisje CO₂ i zużycie paliwa przez całe pojazdy ciężkie. Metodyka ta pozwala na uwzględnienie różnorodności sektora pojazdów ciężkich oraz wysoki stopień personalizacji poszczególnych pojazdów. W pierwszym etapie, począwszy od 1 lipca 2019 r., emisje CO₂ są określane dla czterech grup pojazdów ciężkich, które odpowiadają za około 65–70 % wszystkich emisji CO₂ pochodzących z unijnego parku pojazdów ciężkich.
- (13) W świetle innowacji oraz w celu uwzględnienia wdrożenia nowych technologii zwiększających efektywność paliwową pojazdów ciężkich, narzędzie do symulacji VECTO oraz rozporządzenie (UE) 2017/2400 będą stale i terminowo aktualizowane.
- (14) Dane dotyczące emisji CO₂ określone zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/2400 podlegają monitorowaniu na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/956¹¹. Dane te powinny stanowić podstawę do określenia celów redukcji emisji, które mają zostać osiągnięte przez cztery grupy najbardziej emisyjnych pojazdów ciężkich w Unii, jak również do określenia średniego indywidualnego poziomu emisji producenta w danym okresie sprawozdawczym.

⁹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r. dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i dyrektywę 2007/46/WE oraz uchylające dyrektywy 80/1269/EWG, 2005/55/WE i 2005/78/WE.

¹⁰ Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/2400 z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 w odniesieniu do określania emisji CO₂ i zużycia paliwa przez pojazdy ciężkie i zmieniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/46/WE oraz rozporządzenie Komisji (UE) nr 582/2011 (Dz.U. L 349 z 29.12.2017, s. 1).

¹¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/956 w sprawie monitorowania i raportowania emisji CO₂ i zużycia paliwa przez nowe pojazdy ciężkie (Dz.U. L 173 z 9.7.2018, s. 1).

- (15) Cel redukcji emisji należy określić na rok 2025 jako względne zmniejszenie emisji w oparciu o średni poziom emisji CO₂ dla tych pojazdów ciężkich w 2019 r., które zostały po raz pierwszy zarejestrowane w okresie od 1 lipca 2019 r. do 30 czerwca 2020 r., odzwierciedlające wprowadzenie łatwo dostępnych racjonalnych pod względem kosztów technologii dla pojazdów konwencjonalnych. **Należy również ustanowić cel redukcji na okres po 2030 r. Cel ten powinien być stosowany, chyba że zostanie podjęta inna decyzja w wyniku** przeglądu, który ma zostać przeprowadzony w 2022 r. [...]
- (15a) Aby zagwarantować wiarygodność emisji odniesienia CO₂ wobec wzrostu emisji CO₂ pojazdu ze względu na niewłaściwe środki proceduralne, które nie byłyby reprezentatywne dla sytuacji, gdy emisje CO₂ są już uregulowane, należy w stosownych przypadkach zastosować metodykę korekty emisji odniesienia.
- (16) Skroplony gaz ziemny (LNG) jest dla pojazdów ciężkich dostępnym paliwem alternatywnym dla oleju napędowego. Wprowadzenie obecnych i przyszłych bardziej innowacyjnych technologii z wykorzystaniem LNG przyczyni się do osiągnięcia docelowych poziomów emisji CO₂ w perspektywie krótko- i średnioterminowej, ponieważ wykorzystanie technologii LNG prowadzi do zmniejszenia emisji CO₂ w porównaniu z silnikami wysokoprężnymi. Potencjał w zakresie redukcji emisji CO₂ pojazdów zasilanych LNG został już w pełni odzwierciedlony w VECTO. Ponadto obecne technologie LNG zapewniają niski poziom emisji zanieczyszczeń powietrza, takich jak NO_x i cząstki stałe. Istnieje również wystarczająca minimalna infrastruktura uzupełniania paliwa, która jest rozwijana w ramach krajowych ram polityki dotyczącej infrastruktury paliw alternatywnych.
- (17) Przy obliczaniu emisji odniesienia na [...] stanowiących podstawę do określenia celów redukcji emisji na lata 2025 i 2030 należy uwzględnić spodziewany [...] potencjał redukcji dla parku pojazdów ciężkich. W związku z tym należy wyłączyć z tego obliczenia pojazdy specjalistyczne, takie jak pojazdy używane do wywożenia śmieci lub prac budowlanych. Pojazdy te cechuje stosunkowo niski przebieg, a ze względu na szczególny model jazdy nie wydaje się, aby techniczne środki redukcji emisji CO₂ i zużycia paliwa były tak samo efektywne pod względem kosztów jak w przypadku pojazdów ciężkich wykorzystywanych do dostawy towarów.

- (18) Wymogi dotyczące redukcji emisji CO₂ powinny być wyrażone w gramach CO₂ na tonokilometr, aby odzwierciedlić użyteczność pojazdów ciężkich.
- (19) Należy zapewnić sprawiedliwy podział ogólnych wymogów dotyczących redukcji między producentami, biorąc pod uwagę różnorodność pojazdów ciężkich pod względem ich konstrukcji i modelu jazdy, rocznego przebiegu, ładowności oraz konfiguracji przyczepy. Należy zatem rozróżnić pojazdy ciężkie według różnych i odrębnych podgrup pojazdów, które odzwierciedlają typowy model użytkowania pojazdów oraz określone parametry techniczne. Ustalając roczne docelowe indywidualne poziomy dla poszczególnych producentów jako średnią ważoną celów określonych dla każdej podgrupy, producenci mają również możliwość skutecznego równoważenia ewentualnych gorszych wyników pojazdów w niektórych podgrupach przekroczeniem celu w innych podgrupach pojazdów, biorąc pod uwagę średni poziom emisji CO₂ w całym cyklu użytkowania pojazdów w poszczególnych podgrupach.
- (20) Zgodność producenta z jego rocznymi docelowymi indywidualnymi poziomami emisji należy ocenić na podstawie jego średniego poziomu emisji CO₂. Przy określaniu średnich indywidualnych poziomów emisji należy również uwzględnić specyfikę odzwierciedloną w celach dla poszczególnych podgrup pojazdów. W związku z tym średni indywidualny poziom emisji CO₂ producenta powinien być oparty na średnich emisjach ustalonych dla każdej podgrupy z uwzględnieniem ważenia w oparciu o ich zakładany średni roczny przebieg i średnią ładowność, co odzwierciedla całkowite emisje CO₂ w całym okresie użytkowania. Ze względu na ograniczony potencjał redukcji emisji w przypadku pojazdów specjalistycznych, pojazdy te nie powinny być uwzględniane przy obliczaniu średnich indywidualnych poziomów emisji.

- (21) W przeciwieństwie do samochodów osobowych i dostawczych na rynku nie są jeszcze dostępne bezemisyjne i niskoemisyjne pojazdy ciężkie, z wyjątkiem autobusów. W celu ułatwienia sprawnego przejścia na mobilność bezemisyjną należy zatem wprowadzić specjalny mechanizm w postaci superjednostek. Zachęci on do rozwoju i wprowadzania na rynku unijnym bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów ciężkich, uzupełniając instrumenty po stronie popytu, takie jak dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE w sprawie ekologicznie czystych pojazdów¹².
- (22) W celu obliczenia średnich indywidualnych poziomów emisji producenta wszystkie bezemisyjne i niskoemisyjne pojazdy ciężkie należy liczyć wielokrotnie, co da w wyniku zmniejszenie średnich indywidualnych poziomów emisji danego producenta. Poziom zachęt powinien różnić się w zależności od rzeczywistych emisji CO₂ pojazdu. Aby uniknąć osłabienia celów środowiskowych, wynikające redukcje powinny być ograniczone pułapem.
- (23) Niskoemisyjne pojazdy ciężkie powinny uzyskiwać zachęty jedynie wówczas, gdy ich emisje CO₂ są niższe niż około połowa emisji CO₂ średniej wartości dla unijnego parku pojazdów w 2025 r. Jest to zgodne z podejściem przyjętym w odniesieniu do pojazdów lekkich i zachęciłoby do innowacji w tej dziedzinie.
- (24) Opracowując mechanizm zachęt do wprowadzania bezemisyjnych pojazdów ciężkich, należy również uwzględnić mniejsze samochody ciężarowe [...], które nie podlegają docelowym wartościom emisji CO₂ na mocy niniejszego rozporządzenia. Pojazdy te również przynoszą istotne korzyści w kwestii rozwiązywania problemów związanych z zanieczyszczeniem powietrza w miastach. [...] W celu zapewnienia równowagi między zachętami dla różnych rodzajów pojazdów zmniejszenie średnich indywidualnych poziomów emisji producenta generowane przez bezemisyjne mniejsze samochody ciężarowe [...] powinno zatem również być ograniczone pułapem.

¹² Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego zmieniona dyrektywą .../.../UE [COM(2017) 653 final] (Dz.U. L 120 z 15.5.2009, s. 5).

- (25) W celu promowania racjonalnego pod względem kosztów wdrażania wymogów dotyczących redukcji emisji CO₂, przy jednoczesnym uwzględnieniu wahań w strukturze parku pojazdów i emisji na przestrzeni lat, producenci powinni mieć możliwość zrównoważenia przekroczenia swojego celu w zakresie zgodności z indywidualnym poziomem emisji w jednym roku gorszymi wynikami w innym roku.
- (26) Aby zachęcić do wczesnego osiągnięcia redukcji emisji, producent, którego średni indywidualny poziom emisji jest niższy niż ścieżka redukcji emisji określona emisjami odniesienia w [...] i celem na 2025 r., powinien mieć możliwość zachowywania tych jednostek emisji w celu osiągnięcia zgodności z celem w 2025 r. Podobnie producent, którego średni indywidualny poziom emisji jest niższy niż ścieżka redukcji emisji między celem na 2025 i celem mającym zastosowanie po 2030 r., powinien mieć możliwość zachowywania tych jednostek emisji w celu osiągnięcia zgodności z celem w okresie od 1 lipca 2025 do 30 czerwca 2030 r.
- (27) W przypadku niezgodności ze swoim docelowym indywidualnym poziomem emisji w którymkolwiek z 12-miesięcznych okresów trwających od 1 lipca 2025 r. do 30 czerwca 2030 r. producent powinien mieć również możliwość nabycia ograniczonego długu emisyjnego. Do 30 czerwca 2030 r. producenci powinni jednak rozliczyć wszelkie pozostałe długi emisyjne.
- (28) Jednostki i długi emisyjne powinny być brane pod uwagę wyłącznie w celu określenia zgodności producenta z jego docelowym indywidualnym poziomem emisji, a nie jako aktywa, które można przenosić lub które podlegają środkom podatkowym.
- (29) Komisja powinna nałożyć karę finansową w postaci opłaty z tytułu przekroczenia poziomu emisji, w przypadku gdy stwierdzono, że producent przekracza określony poziom emisji, biorąc pod uwagę jednostki i długi emisyjne. Aby wystarczająco zachęcić producentów do podejmowania działań w celu ograniczenia indywidualnego poziomu emisji CO₂ z pojazdów ciężkich, opłata ta powinna przekraczać średnie koszty krańcowe technologii niezbędnych do osiągnięcia celów. Wpływy z opłat powinny być traktowane jako dochód budżetu ogólnego Unii. Sposób poboru opłat powinien zostać określony w drodze aktu wykonawczego, z uwzględnieniem metodyki przyjętej zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 443/2009.

- (30) Niezbędny jest solidny mechanizm zgodności, aby zapewnić osiągnięcie poziomów docelowych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. Obowiązki nałożone na producentów w zakresie dostarczania dokładnych danych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/956 oraz grzywny administracyjne, które mogą zostać nałożone w przypadku nieprzestrzegania tego obowiązku, przyczyniają się do zapewnienia wiarygodności danych wykorzystywanych do celów zgodności z docelowymi poziomami na podstawie niniejszego rozporządzenia.
- (31) W celu osiągnięcia redukcji emisji CO₂ zgodnie z niniejszym rozporządzeniem istotne jest, aby emisje CO₂ z użytkowanych pojazdów ciężkich były zgodne z wartościami określonymi na podstawie rozporządzenia (WE) nr 595/2009 i środków wykonawczych do tego rozporządzenia. Komisja powinna mieć zatem możliwość uwzględniania przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji danego producenta wszelkich systematycznych niezgodności stwierdzonych przez organy udzielające homologacji typu w odniesieniu do emisji CO₂ z użytkowanych pojazdów ciężkich.
- (32) Aby móc stosować takie środki, Komisja powinna posiadać uprawnienia w zakresie przygotowania i wdrożenia procedury sprawdzania zgodności w eksploatacji emisji CO₂ z pojazdów ciężkich na rynku. W tym celu należy zmienić rozporządzenie (WE) nr 595/2009.
- (33) Skuteczność określonych w niniejszym rozporządzeniu celów w zakresie obniżenia emisji CO₂ jest w dużym stopniu zależna od reprezentatywności metodyki stosowanej do określania emisji CO₂. Zgodnie z opinią mechanizmu doradztwa naukowego (SAM)¹³ w odniesieniu do pojazdów lekkich, również w przypadku pojazdów ciężkich należy wprowadzić mechanizm oceny reprezentatywności dla rzeczywistych warunków jazdy wartości emisji CO₂ i zużycia energii określonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/2400. Komisja powinna mieć uprawnienia do zapewnienia publicznej dostępności takich danych oraz, w razie konieczności, opracowania procedur koniecznych do określania i gromadzenia danych niezbędnych do przeprowadzania takich ocen.

¹³ Grupa wysokiego szczebla doradców naukowych, opinia naukowa 1/2016 „Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing” (Zmniejszanie różnic pomiędzy rzeczywistymi emisjami CO₂ z pojazdów lekkich a badaniami laboratoryjnymi).

- (34) W 2022 r. Komisja powinna ocenić skuteczność norm emisji CO₂ ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu, a w szczególności poziom redukcji, jaki należy osiągnąć do 2030 r., sposoby, które powinny być dostępne, aby osiągnąć i przekroczyć ten cel, jak również określenie celów redukcji emisji CO₂ dla innych rodzajów pojazdów ciężkich, takich jak mniejsze samochody ciężarowe, autobusy, autokary i przyczepy. Ocena ta powinna również obejmować, wyłącznie do celów niniejszego rozporządzenia, kwestie dotyczące pojazdów ciężkich oraz zespołów pojazdów z uwzględnieniem [...] wag i wymiarów stosowanych w odniesieniu do transportu krajowego, na przykład koncepcji modułowych i intermodalnych, a także oceniać ewentualne aspekty bezpieczeństwa i skuteczności transportu oraz skutki intermodalne, ekologiczne i infrastrukturalne oraz efekty odbicia, a także położenie geograficzne państw członkowskich.
- (35) W celu zapewnienia, aby indywidualny poziom emisji CO₂ z pojazdów ciężkich pozostawał reprezentatywny i w pełni aktualny, w niniejszym rozporządzeniu należy uwzględnić zmiany do rozporządzenia (WE) nr 595/2009 i towarzyszących mu aktów wykonawczych, które mają wpływ na te wartości. W tym celu Komisja powinna mieć uprawnienia do ustalenia metody określania dla każdej podgrupy pojazdów reprezentatywnego pojazdu ciężkiego, na podstawie którego należy oceniać zmiany indywidualnych poziomów emisji CO₂.
- (36) Aby zapewnić jednolite warunki wykonania niniejszego rozporządzenia, uprawnienia wykonawcze określone w art. 8 ust. 3, art. 9 ust. 3, art. 11 ust. 3 i art. 12 ust. 2 należy powierzyć Komisji. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011¹⁴.

¹⁴ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

- (37) Aby zmieniać lub uzupełniać inne niż istotne elementy niniejszego rozporządzenia, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w zakresie dostosowania emisji odniesienia CO₂ [...] w zakresie dokonywania zmian w załącznikach [...] do niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do niektórych parametrów technicznych, w tym wag profili zadań, ładowności i rocznych przebiegów oraz współczynników korekty ładowności. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r.¹⁵ W szczególności, aby zapewnić udział na równych zasadach Parlamentu Europejskiego i Rady w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te powinny otrzymać wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji powinni systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.
- (38) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie ustanowienie norm dotyczących emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich, nie może zostać w wystarczającym stopniu osiągnięty przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na jego rozmiary i skutki możliwe jest raczej lepsze jego osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu,

¹⁵ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1 *Przedmiot i cel*

Aby przyczynić się do realizacji unijnego celu redukcji emisji gazów cieplarnianych o 30 % poniżej poziomu z 2005 r. do 2030 r. w sektorach objętych art. 2 rozporządzenia (UE) nr 2018/842, a także osiągnięcia celów porozumienia paryskiego i zapewnienia właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego, w niniejszym rozporządzeniu ustanawia się normy emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich mające na celu zmniejszenie indywidualnego poziomu emisji CO₂ unijnego parku nowych pojazdów ciężkich w porównaniu z emisjami odniesienia CO₂ w następujący sposób:

- a) w odniesieniu do okresów sprawozdawczych po roku 2025 o 15 %;
- b) w odniesieniu do okresów sprawozdawczych w roku 2030 i później o [...] 30 %, **chyba że zostanie podjęta inna decyzja** w wyniku przeglądu przewidzianego w art. 13.

Emisje odniesienia CO₂ opierają się na danych z monitorowania [...] przekazanych na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/956, za okres od 1 lipca 2019 r. do 30 czerwca 2020 r., dalej zwany „okresem odniesienia”, z wyłączeniem pojazdów specjalistycznych, i oblicza się je zgodnie z pkt 3 załącznika I.

Artykuł 2 *Zakres*

1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do nowych pojazdów kategorii N2 i N3, które mają następujące właściwości:
 - a) samochody ciężarowe jednoczłonowe o konfiguracji osi 4x2 i o maksymalnej masie całkowitej przekraczającej 16 ton;
 - b) samochody ciężarowe jednoczłonowe o konfiguracji osi 6x2;

- c) ciągniki o konfiguracji osi 4x2 i o maksymalnej masie całkowitej przekraczającej 16 ton;
- d) ciągniki o konfiguracji osi 6x2.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się również, do celów art. 5 i pkt 2.3 załącznika I, do pojazdów kategorii [...] N, które nie są objęte zakresem stosowania rozporządzenia (UE) nr 510/2011 i nie mają właściwości określonych w lit. a)–d).

Wymienione powyżej kategorie pojazdów odnoszą się do kategorii pojazdów zdefiniowanych w załączniku II do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/46/WE¹⁶.

- 2. Do celów niniejszego rozporządzenia pojazdy, o których mowa w ust. 1, uznaje się za nowe pojazdy ciężkie w danym 12-miesięcznym okresie rozpoczynającym się 1 lipca, jeżeli są one zarejestrowane w Unii po raz pierwszy w tym okresie i nie zostały wcześniej zarejestrowane poza Unią.

Nie uwzględnia się wcześniejszej rejestracji poza terytorium Unii, której dokonano w okresie krótszym niż trzy miesiące przed rejestracją w Unii.

- 3. Komisja przyjmuje – w drodze aktów wykonawczych – specjalną procedurę identyfikacji pojazdów, które są certyfikowane jako pojazdy specjalistyczne zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 595/2009 i wdrażającymi je przepisami, ale nie są zarejestrowane jako takie, i stosuje korekty do rocznego średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ producenta w celu wzięcia pod uwagę tych pojazdów, począwszy od okresu sprawozdawczego za rok 2021 i dla każdego następnego okresu sprawozdawczego. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 14 ust. 2.

¹⁶ Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów („dyrektywa ramowa”) (Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1).

Artykuł 3
Definicje

Na użytek niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- a) „emisje odniesienia CO₂” oznaczają średnią indywidualnych poziomów emisji w okresie odniesienia, o którym mowa w art. 1, wszystkich nowych pojazdów ciężkich w każdej z podgrup pojazdów, z wyłączeniem pojazdów specjalistycznych, określoną zgodnie z pkt 3 załącznika I;
- b) „indywidualny poziom emisji” oznacza emisje CO₂ pojedynczego pojazdu ciężkiego określone zgodnie z pkt 2.1 załącznika I;
- ba) „okres sprawozdawczy w roku Y” oznacza okres od 1 lipca roku Y do 30 czerwca roku Y+1;
- c) „średni indywidualny poziom emisji” oznacza średnią indywidualnych poziomów emisji nowych pojazdów ciężkich producenta w danym okresie sprawozdawczym, określoną zgodnie z pkt 2.7 załącznika I;
- d) „docelowy indywidualny poziom emisji” oznacza docelowy poziom indywidualnego producenta, wyrażony w g/tkm i ustalany co roku w odniesieniu do poprzedniego okresu sprawozdawczego zgodnie z pkt 4 załącznika I;
- e) „samochód ciężarowy jednoczłonowy” oznacza samochód ciężarowy, który nie został zaprojektowany ani skonstruowany do ciągnięcia naczepy;
- f) „ciągnik” oznacza jednostkę ciągnącą zaprojektowaną i zbudowaną wyłącznie lub głównie do ciągnięcia naczep;
- g) „podgrupa pojazdów” oznacza grupę pojazdów określoną w pkt 1 załącznika I, które charakteryzują się wspólnym i wyróżniającym zestawem kryteriów technicznych istotnych dla określania emisji CO₂ i zużycia paliwa przez te pojazdy;

- h) „pojazd specjalistyczny” oznacza pojazd ciężki[...], dla którego określono poziom emisji CO₂ i zużycie paliwa, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 595/2009 i jego przepisami wykonawczymi, wyłącznie w odniesieniu do innych profili zadań niż te określone w pkt 2.1 załącznika I do niniejszego rozporządzenia;
- i) „producent” oznacza osobę lub podmiot odpowiedzialne za dostarczanie danych odnoszących się do nowych pojazdów ciężkich zgodnie z art. 5 rozporządzenia (UE) 2018/956 lub, w przypadku bezemisyjnych pojazdów ciężkich, osobę lub podmiot odpowiedzialne przed organem udzielającym homologacji za wszystkie aspekty procedury homologacji typu WE całego pojazdu lub dopuszczenia indywidualnego zgodnie z dyrektywą 2007/46/WE oraz za zapewnienie zgodności produkcji;
- j) „bezemisyjny pojazd ciężki” oznacza pojazd ciężki bez silnika spalinowego lub z silnikiem spalinowym, który emituje poniżej 1 g CO₂/kWh zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 595/2009 i jego środkami wykonawczymi, lub który emituje mniej niż 1 g CO₂/km zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 i jego środkami wykonawczymi;
- k) „niskoemisyjny pojazd ciężki” oznacza pojazd ciężki, który nie jest bezemisyjnym pojazdem ciężkim, o indywidualnym poziomie emisji CO₂ poniżej 350 g CO₂/km zgodnie z pkt 2.1 załącznika I;
- l) „profil zadań” oznacza połączenie cyklu prędkości docelowej, wartości ładowności, konfiguracji nadwozia lub przyczepy oraz innych parametrów (w stosownych przypadkach), odzwierciedlające konkretny sposób użytkowania pojazdu, na podstawie którego określa się oficjalne emisje CO₂ i zużycie paliwa pojazdu ciężkiego;
- m) „cykl prędkości docelowej” oznacza opis prędkości pojazdu, którą kierowca chce osiągnąć lub do której jest ograniczony ze względu na warunki ruchu, w zależności od odległości przebytej podczas przejazdu;
- n) „ładowność” oznacza masę towarów lub osób, które dany pojazd przewozi w różnych warunkach.

Artykuł 4
Średni indywidualny poziom emisji producenta

Począwszy od 1 lipca 2020 r. i w każdym kolejnym okresie sprawozdawczym Komisja – w drodze aktów wykonawczych, o których mowa w art. 10 ust. 1 – ustala dla każdego producenta średni indywidualny poziom emisji CO₂ w g/tkm dla poprzedniego okresu sprawozdawczego, biorąc pod uwagę następujące elementy:

- a) dane przekazywane zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/956 w odniesieniu do nowych pojazdów ciężkich producenta zarejestrowanych w poprzednim okresie sprawozdawczym, z wyłączeniem pojazdów specjalistycznych;
- b) wskaźnik emisji zerowej i niskiej określony zgodnie z art. 5.

Średni indywidualny poziom emisji oblicza się zgodnie z pkt 2.7 załącznika I.

Artykuł 5
Bezemisyjne i niskoemisyjne pojazdy ciężkie

1. Począwszy od 1 lipca 2020 r. i w odniesieniu do każdego następnego okresu sprawozdawczego Komisja – w drodze aktów wykonawczych, o których mowa w art. 10 ust. 1 – określa dla każdego producenta wskaźnik emisji zerowej i niskiej, o którym mowa w art. 4 lit. b), za poprzedni okres sprawozdawczy.

Wskaźnik emisji zerowej i niskiej uwzględnia liczbę pojazdów i emisje CO₂ z bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów ciężkich w parku pojazdów producenta w danym okresie sprawozdawczym, w tym bezemisyjnych pojazdów kategorii, o których mowa w art. 2 ust. 1 akapit drugi, jak również bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów specjalistycznych.

Wskaźnik emisji zerowej i niskiej oblicza się zgodnie z pkt 2.3 załącznika I.

2. Do celów ust. 1 bezemisyjne i niskoemisyjne pojazdy ciężkie liczy się w następujący sposób:
 - a) bezemisyjny pojazd ciężki liczy się jako 2 pojazdy;
 - b) niskoemisyjny pojazd ciężki liczy się do 2 pojazdów w zależności od jego indywidualnych poziomów emisji CO₂ oraz wartości granicznej emisji wynoszącej 350 g CO₂/km.
3. Wskaźnik emisji zerowej i niskiej zmniejsza średni indywidualny poziom emisji producenta maksymalnie o 3 %. Wkład bezemisyjnych pojazdów ciężkich należących do kategorii, o których mowa w art. 2 ust. 1 akapit drugi, do tego wskaźnika zmniejsza średni indywidualny poziom emisji producenta maksymalnie o 1,5 %.

Artykuł 6

[...] Średni indywidualny poziom emisji producenta

Począwszy od 1 lipca 2026 r. i dla każdego następnego okresu sprawozdawczego Komisja – w drodze aktów wykonawczych, o których mowa w art. 10 ust. 1 – określa dla każdego producenta docelowy indywidualny poziom emisji na poprzedni okres sprawozdawczy. Docelowy indywidualny poziom emisji jest sumą dla wszystkich podgrup pojazdów iloczynów następujących wartości:

- a) celu redukcji emisji CO₂, o którym mowa w art. 1 lit. a) lub b), stosownie do przypadku;
- b) emisji odniesienia CO₂;
- c) udziału producenta w produkcji pojazdów w każdej podgrupie pojazdów;
- d) współczynników ważenia rocznego przebiegu i ładowności stosowanych do każdej podgrupy.

Docelowy indywidualny poziom emisji oblicza się zgodnie z pkt 4 załącznika I.

Artykuł 7
Jednostki i długi emisyjne

1. W celu ustalenia zgodności producenta z docelowymi indywidualnymi poziomami emisji w okresach sprawozdawczych od 2025 do 2029 r. uwzględnia się jego jednostki emisji lub długi emisyjne, które odpowiadają liczbie nowych pojazdów ciężkich, z wyłączeniem pojazdów specjalistycznych producenta, w danym okresie sprawozdawczym, pomnożonej przez różnicę między:
- (a) ścieżką redukcji emisji CO₂, o której mowa w ust. 2, oraz średnim indywidualnym poziomem emisji producenta, jeżeli różnica jest dodatnia („jednostki emisji”);
 - b) średnim indywidualnym poziomem emisji i docelowym indywidualnym poziomem emisji producenta, jeżeli różnica ta jest dodatnia („długi emisyjne”).

Jednostki emisji są nabywane w okresach sprawozdawczych w latach 2019–2029. Jednostki nabyte w okresach sprawozdawczych w latach 2019–2024 uwzględnia się jednak wyłącznie w celu określenia zgodności producenta z [...] indywidualnym poziomem emisji na okres sprawozdawczy w roku 2025.

Długi emisyjne są nabywane są w okresach sprawozdawczych w latach 2025–2029, jednak całkowity dług nie może przekroczyć 5 % docelowego indywidualnego poziomu emisji producenta w okresie sprawozdawczym w 2025 r. pomnożonego przez liczbę pojazdów ciężkich danego producenta w tym okresie („limit długu emisyjnego”).

Jednostki i długi emisyjne nabyte w okresach sprawozdawczych w latach 2025–2028 r., o ile są dostępne, są przenoszone z jednego okresu sprawozdawczego do innego okresu sprawozdawczego w 2029 r., kiedy zostaną rozliczone wszelkie pozostałe długi emisyjne.

2. Ścieżka redukcji emisji CO₂ [...] jest ustalana dla każdego producenta zgodnie z pkt 5.1 załącznika I, w oparciu o trajektorię liniową pomiędzy emisjami odniesienia CO₂, o których mowa w art. 1 akapit drugi, a wartością docelową [...] określoną dla okresu sprawozdawczego w 2025 r. w lit. a) akapit pierwszy tego artykułu, oraz między wartością docelową [...] dla okresu sprawozdawczego na 2025 r. a wartością docelową mającą zastosowanie od okresu sprawozdawczego w 2030 r.

Artykuł 8

Zgodność z docelowymi indywidualnymi poziomami emisji

1. Jeżeli na podstawie ust. 2 stwierdzono, że producent przekroczył poziom emisji w danym okresie sprawozdawczym, począwszy od 2025 r. Komisja nakłada opłatę z tytułu przekroczenia poziomu emisji obliczoną zgodnie z następującym wzorem:

a) na lata 2025–2029

(opłata z tytułu przekroczenia poziomu emisji) = (nadwyżka emisji x 4 000 EUR/g CO₂/tkm).

b) począwszy od 2030:

(opłata z tytułu przekroczenia poziomu emisji) = (nadwyżka emisji x 6 800 EUR/g CO₂/tkm).

2. Uznaje się, że producent przekroczył poziom emisji w każdym z poniższych przypadków:
- (a) jeżeli w dowolnym z okresów sprawozdawczych od 2025 do 2028 r. suma długu emisyjnego pomniejszona o sumę jednostek emisji przekracza limit długu emisyjnego, o którym mowa w art. 7 ust. 1;
 - b) w okresie sprawozdawczym w 2029 r., jeżeli suma długów emisyjnych pomniejszona o sumę jednostek emisji przekracza zero;
 - c) od okresów sprawozdawczych w 2030 r., jeżeli średni indywidualny poziom emisji producenta przekracza jego docelowy indywidualny poziom emisji.

Nadwyżkę emisji w danym okresie sprawozdawczym oblicza się zgodnie z pkt 6 załącznika I.

3. Komisja określa w drodze aktów wykonawczych sposoby pobierania opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji na podstawie ust. 1 [...]. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 14 ust. 2.
4. Wpływy z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji traktuje się jako dochód budżetu ogólnego Unii .

Artykuł 9 *Weryfikacja danych z monitorowania*

1. Organy udzielające homologacji typu niezwłocznie zgłaszają Komisji stwierdzone odchylenia emisji CO₂ z użytkowanych pojazdów ciężkich w porównaniu z wartościami podanymi w świadectwach zgodności lub dokumentacji klientów, w wyniku weryfikacji przeprowadzonej zgodnie z procedurą, o której mowa w [art. 5 ust. 4 lit. l)] rozporządzenia (WE) nr 595/2009.
2. Komisja uwzględnia te odchylenia do celów obliczania średniego indywidualnego poziomu emisji danego producenta.
3. Komisja przyjmuje, w drodze aktów wykonawczych, szczegółowe zasady dotyczące procedur zgłaszania takich odchylen oraz ich uwzględniania przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji. Te [...] akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 14 ust. 2.

Artykuł 9a *Ocena emisji odniesienia CO₂*

Komisja przyjmuje, w drodze aktów wykonawczych, procedurę oceny oraz, w stosownych przypadkach, korektę emisji odniesienia CO₂, tak aby była ona reprezentatywna i służyła jako podstawa do obliczania docelowych indywidualnych poziomów emisji w całym unijnym parku samochodowym. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 14 ust. 2.

Artykuł 10

Publikacja danych i wyników producenta

1. Komisja publikuje, w drodze aktów wykonawczych przyjmowanych do dnia 30 kwietnia każdego roku, wykaz zawierający:
 - a) od 1 lipca 2020 r. dla każdego producenta jego średni indywidualny poziom emisji CO₂ w poprzednim okresie sprawozdawczym, o którym to poziomie jest mowa w art. 4;
 - b) od 1 lipca 2020 r. dla każdego producenta jego wskaźnik emisji zerowej i niskiej w poprzednim okresie sprawozdawczym, o którym to poziomie jest mowa w art. 5;
 - c) od 1 lipca 2026 r. dla każdego producenta jego docelowy indywidualny poziom emisji dla poprzedniego okresu sprawozdawczego, o którym to poziomie jest mowa w art. 6;
 - d) od 1 lipca 2020 r. do 30 czerwca 2031 r. dla każdego producenta jego ścieżkę redukcji emisji CO₂, jego jednostki emisji oraz, od 1 lipca roku 2026, jego dług emisyjny w poprzednim okresie sprawozdawczym, o którym to długu mowa w art. 7;
 - e) od 1 lipca 2026 r. dla każdego producenta jego nadwyżkę emisji w poprzednim okresie sprawozdawczym, o której mowa w art. 8;
 - f) od 1 lipca 2020 r. średnią wartość indywidualnych poziomów emisji CO₂ wszystkich nowych pojazdów ciężkich zarejestrowanych w Unii w poprzednim okresie sprawozdawczym.

Wykaz ten, który ma zostać opublikowany do 30 kwietnia 2021 r., zawiera emisje odniesienia CO₂, o których mowa w art. 1.

2. Komisja przyjmuje zgodnie z art. 15 akty delegowane w celu dostosowania emisji odniesienia CO₂, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, zgodnie z następującymi zasadami:

- a) w przypadku gdy wagi profilów zadań lub wartości ładowności zostały skorygowane na podstawie art. 12 ust. 1 lit. b) lub c), zgodnie z procedurą określoną w pkt 1 załącznika II;
- b) w przypadku gdy [...] współczynniki korekty zostały określone zgodnie z art. 12 ust. 2, przez zastosowanie tych współczynników korekty do emisji odniesienia CO₂.

Komisja publikuje dostosowane wartości emisji odniesienia CO₂ i stosuje te wartości do obliczania docelowych indywidualnych poziomów emisji producenta mających zastosowanie w okresach sprawozdawczych rozpoczynających się po wejściu w życie aktów delegowanych dostosowujących te wartości.

Artykuł 11

Emisje CO₂ i zużycie energii w rzeczywistych warunkach jazdy

1. Komisja monitoruje i ocenia reprezentatywność dla rzeczywistych warunków jazdy wartości zużycia paliwa i emisji CO₂ ustalonych w ramach rozporządzenia (UE) nr 595/2009. Zapewnia ona informowanie społeczeństwa o zmianach tej reprezentatywności w czasie.
2. W tym celu Komisja zapewnia udostępnianie sobie w regularnych odstępach czasu – począwszy od 1 stycznia 2021 r. – przez producentów, organy krajowe lub w drodze bezpośredniego transferu danych z pojazdu, w zależności od przypadku, przynajmniej następujących parametrów dotyczących rzeczywistych emisji CO₂ i zużycia energii przez pojazdy ciężkie:
 - a) numer identyfikacyjny pojazdu;
 - b) zużycie paliwa lub energii elektrycznej;
 - c) całkowita przebyta odległość;

d) ładowność:

e) w odniesieniu do hybrydowych pojazdów elektrycznych z doładowaniem zewnętrznym – zużycie paliwa i energii elektrycznej oraz przebyta odległość dla poszczególnych rodzajów zasilania.

Komisja będzie przetwarzać otrzymane dane, by stworzyć zanonimizowany i zagregowany zbiór danych do celów ust. 1. Numer identyfikacyjny pojazdu będzie wykorzystywany wyłącznie w celu przetwarzania danych i nie będzie przechowywany dłużej, niż to niezbędne do tego celu.

3. Komisja przyjmuje – w drodze aktów wykonawczych – szczegółowe przepisy dotyczące procedury gromadzenia i przetwarzania danych, o których mowa w ust. [...] 2 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 14 ust. 2.

Artykuł 12
Zmiany w załącznikach I i II

1. W celu zapewnienia, by parametry techniczne stosowane do obliczania średniego indywidualnego poziomu emisji producenta zgodnie z art. 4 oraz obliczania docelowych indywidualnych poziomów emisji na podstawie art. 6 uwzględniają postęp techniczny i rozwój logistyki transportu towarowego, Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 15 w celu zmiany następujących przepisów określonych w załącznikach I i II:
- (a) pozycji dotyczących typu kabiny i mocy silnika określonych w tabeli 1 w załączniku I oraz definicji „kabiny sypialnej” i „kabiny dziennej”, o których mowa w tej tabeli;
 - (b) wag profilu zadań określonych w tabeli 2 w załączniku I;
 - (c) wartości ładowności określonych w tabeli 3 w załączniku I oraz współczynników korekty ładowności określonych w tabeli 1 w załączniku II;
 - (d) rocznych wartości przebiegu określonych w tabeli 4 w załączniku I.

2. W przypadku gdy procedury homologacji typu ustanowione w rozporządzeniu (WE) nr 595/2009 i jego środkach wykonawczych zmienia się za pomocą innych zmian niż te, o których mowa w ust. 1 lit. b) i c), w taki sposób, że poziom emisji odniesienia CO₂ reprezentatywnych pojazdów określony zgodnie z niniejszym ustępem zwiększa się lub zmniejsza o więcej niż 5 g CO₂/km, Komisja, zgodnie z art. 10 ust. 2 lit. b), stosuje korektę do emisji odniesienia CO₂, o których mowa w art. 10 ust. 1, obliczaną zgodnie ze wzorem określonym w pkt 2 załącznika II.
3. Komisja, w drodze aktów wykonawczych [...], ustanawia metodę określania jednego lub większej liczby pojazdów reprezentatywnych dla podgrupy pojazdów, w tym ich wagi statystyczne, na podstawie których określa się dostosowanie, o którym mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, uwzględniając dane z monitorowania zgłoszone zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/956 oraz parametry techniczne pojazdów określone w art. 12 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2017/2400. Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 14 ust. 2.

Artykuł 13
Monitorowanie i sprawozdawczość

Do 31 grudnia 2022 r. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat skuteczności niniejszego rozporządzenia, celu redukcji emisji CO₂ mającego zastosowanie od 2030 r. [...], ustalenia celów redukcji emisji CO₂ dla innych typów pojazdów ciężkich, w tym przyczep, **autobusów i autokarów**, a także wprowadzenia wiążących celów redukcji emisji na 2035 r. i okres od roku 2040 dla pojazdów ciężkich. Sprawozdanie to zawiera również ocenę skuteczności sposobów rozwiązywania kwestii dotyczących w szczególności systemu uprawnień do emisji CO₂, jak również zasadność przedłużenia stosowania tych środków w 2030 r. i w kolejnych latach. Sprawozdanie to zawiera ponadto ocenę skuteczności sposobów rozwiązywania kwestii dotyczących pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych [...] z uwzględnieniem celów określonych w dyrektywie 2009/33/WE [...] ¹⁷ **oraz stosownych parametrów i warunków mających wpływ na wprowadzanie takich pojazdów do obrotu**, aby, począwszy od 2025 r., zastąpić system superjednostek przewidzianych w art. 5, wraz z mechanizmem zachęt opartym na ustaleniu właściwych poziomów odniesienia dla rocznej sprzedaży ciężkich pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych, **przy jednoczesnej ocenie definicji niskoemisyjnego pojazdu ciężkiego i ewentualnym rozróżnieniu na podgrupy w połączeniu ze współczynnikami ważenia przebiegu i ładowności stosowanymi do każdej podgrupy**. Sprawozdanie zawiera także ocenę **potencjalnego wkładu, jaki w redukcję emisji może mieć stosowanie syntetycznych i zaawansowanych alternatywnych odnawialnych paliw płynnych i gazowych, w tym e-paliw, wytwarzanych z użyciem energii odnawialnej i spełniających kryteria zrównoważonego rozwoju i ograniczania emisji gazów cieplarnianych zgodnie z dyrektywą (UE) 2018/xx [RED II]**. Ocena ta będzie również dotyczyła **wykonalności wprowadzenia mechanizmu łączenia zasobów przez producentów**. W stosownych przypadkach do takiej oceny dołącza się wniosek dotyczący zmiany niniejszego rozporządzenia.

¹⁷ Dyrektywa 2009/33/WE w sprawie ekologicznie czystych pojazdów zmieniona dyrektywą .../.../UE.

Artykuł 14
Procedura komitetowa

1. Komisję wspiera Komitet ds. Zmian Klimatu ustanowiony rozporządzeniem (UE) 2018/... [Governance]. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
3. W przypadku gdy komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Artykuł 15
Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 10 ust. 2 i art. 12 ust. 1, powierza się Komisji na [...] okres od [...] pięciu lat od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 10 ust. 2 i art. 12 ust. 1, może zostać odwołane w dowolnym momencie przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z 13 kwietnia 2016 r.
5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 10 ust. 2 i art. 12 ust. 1 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 16
Zmiana w rozporządzeniu (WE) nr 595/2009

[...] W art. 5 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 595/2009 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. e) otrzymuje brzmienie:

„e) emisji CO₂, zużycia paliwa, zużycia energii elektrycznej oraz zasięgu przy zasilaniu energią elektryczną;”

b) dodaje się lit. l) oraz m) w brzmieniu:

„l) procedury weryfikacji, na podstawie odpowiednich i reprezentatywnych próbek, czy pojazdy, które zostały zarejestrowane i dopuszczone do ruchu, są zgodne z wartościami emisji CO₂, zużycia paliwa, zużycia energii elektrycznej oraz zasięgu przy zasilaniu energią elektryczną określonymi zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i towarzyszącymi mu środkami wykonawczymi;

m) pokładowego pomiaru i zapisu zużycia paliwa i energii elektrycznej w pojazdach silnikowych oraz ładowności i przebiegu pojazdów silnikowych i przyczep”.

Artykuł 16a

Zmiana rozporządzenia (UE) nr 2018/956 (HDV M&R)

W rozporządzeniu (UE) 2018/956 wprowadza się następujące zmiany:

(a) Artykuł 3 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się definicje zawarte w dyrektywie 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, rozporządzeniu (WE) nr 595/2009 i [rozporządzeniu w sprawie norm emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich]”.

b) art. 4 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Począwszy od dnia 1 stycznia 2019 r. państwa członkowskie monitorują dane określone w załączniku I część A dotyczące nowych pojazdów ciężkich zarejestrowanych po raz pierwszy w Unii.

Do dnia 30 września każdego roku, począwszy od roku 2020, właściwe organy państw członkowskich zgłaszają Komisji dane za poprzedni okres sprawozdawczy – od 1 lipca do 30 czerwca – zgodnie z procedurą sprawozdawczości określoną w załączniku II.

Jeżeli chodzi o 2019 r., dane przedstawione 30 września 2020 r. obejmują dane zarejestrowane od 1 stycznia 2019 r. do 30 czerwca 2020 r.

Dane dotyczące nowych pojazdów ciężkich, które były wcześniej zarejestrowane poza Unią, nie podlegają monitorowaniu i raportowaniu, chyba że rejestracji dokonano w okresie krótszym niż trzy miesiące przed rejestracją w Unii”.

c) art. 5 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Od lat rozpoczęcia określonych w załączniku I część B pkt 1 producenci pojazdów ciężkich monitorują dane określone w załączniku I część B pkt 2 dla każdego nowego pojazdu ciężkiego.

Do dnia 30 września każdego roku, począwszy od lat rozpoczęcia określonych w załączniku I część B pkt 1, producenci pojazdów ciężkich raportują Komisji te dane dla każdego nowego pojazdu ciężkiego wraz z datą symulacji wypadającej w poprzednim okresie sprawozdawczym – od 1 lipca do 30 czerwca – zgodnie z procedurą raportowania określoną w załączniku II.

Jeżeli chodzi o 2019 r., producenci przekazują dane dla wszystkich nowych pojazdów ciężkich z datą symulacji przypadającą w okresie od 1 stycznia 2019 r. do 30 czerwca 2020 r.

Data symulacji jest datą zgłoszoną zgodnie z pozycją 71 w załączniku I część B pkt 2”.

d) art. 10 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Do dnia 30 kwietnia każdego roku Komisja publikuje sprawozdanie roczne zawierające przeprowadzoną przez nią analizę danych przekazanych przez państwa członkowskie i producentów za poprzedni okres sprawozdawczy”.

e) Punkt 3.2 załącznika II otrzymuje brzmienie:

„3.2. Dane odnoszące się do pojazdów ciężkich zarejestrowanych w poprzednim okresie sprawozdawczym i zapisane w rejestrze podaje się do wiadomości publicznej do 30 kwietnia każdego roku, począwszy od 2021 r., z wyjątkiem danych określonych w art. 6 ust. 1”.

Artykuł 16b

Zmiany w rozporządzeniu (WE) nr 661/2009

W rozporządzeniu (WE) nr 661/2009 wprowadza się następujące zmiany:

a) w art. 1 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. dotyczące homologacji typu nowych pojazdów kategorii O w zakresie efektywności środowiskowej”.

b) w art. 14 ust. 3 dodaje się lit. c) i d) w brzmieniu:

„c) środki oceny właściwości użytkowych pojazdów kategorii O w odniesieniu do ich wpływu na emisje CO₂, zużycie paliwa, zużycie energii elektrycznej oraz zasięgi pojazdów silnikowych przy zasilaniu energią elektryczną;

d) wymogi techniczne dotyczące pokładowego pomiaru i zapisu ładowności pojazdów kategorii O”.

Artykuł 17
Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I**Obliczanie średnich indywidualnych poziomów emisji, średniego docelowego indywidualnego poziomu emisji oraz nadwyżki emisji****1. PODGRUPY POJAZDÓW**

Każdy nowy pojazd ciężki jest przypisany do jednej z podgrup określonych w tabeli 1 zgodnie z podanymi w niej warunkami.

Tabela 1 – Podgrupy pojazdów (sg)

Pojazdy ciężkie	Typ kabiny	Moc silnika	Podgrupa pojazdów (sg)
Samochody ciężarowe jednoczłonowe o konfiguracji osi 4x2 i o maksymalnej masie całkowitej > 16 ton	Wszystkie	<170 kW	4-UD
	Kabina dzienna	≥170 kW	4-RD
	Kabina sypialna	≥170 kW i <265 kW	
	Kabina sypialna	≥265 kW	4-LH
Samochody ciężarowe jednoczłonowe o konfiguracji osi 6x2	Kabina dzienna	Wszystkie	9-RD
	Kabina sypialna		9-LH
Ciągniki o konfiguracji osi 4x2 i o maksymalnej masie całkowitej > 16 ton	Kabina dzienna	Wszystkie	5-RD
	Kabina sypialna	<265 kW	
	Kabina sypialna	≥265 kW	5-LH
Ciągniki o konfiguracji osi 6x2	Kabina dzienna	Wszystkie	10-RD
	Kabina sypialna		10-LH

„Kabina sypialna” oznacza typ kabiny z przedziałem, który znajduje się za siedzeniem kierowcy, przeznaczonym do spania, zgłaszany zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/956.

„Kabina dzienna” oznacza typ kabiny, która nie jest kabiną sypialną.

Jeżeli nowego pojazdu ciężkiego nie można przypisać do podgrupy pojazdów, ponieważ nie są dostępne informacje o rodzaju kabiny lub mocy silnika, należy go przypisać do podgrupy pojazdów dalekobieżnych (LH) odpowiadającej jego typowi podwozia (samochód ciężarowy jednoczłonowy lub ciągnik) i konfiguracji osi (4x2 lub 6x2).

Jeżeli nowy pojazd ciężki jest przypisany do podgrupy 4-UD, ale dane dotyczące emisji CO₂ w g/km nie są dostępne dla profili zadań UDL lub UDR określonych w tabeli 2 w pkt 2.1, nowy pojazd ciężki należy przypisać do podgrupy 4-RD.

2. OBLICZANIE ŚREDNIEGO INDYWIDUALNEGO POZIOMU EMISJI PRODUCENTA

2.1. Obliczanie indywidualnego poziomu emisji CO₂ dla nowego pojazdu ciężkiego

Indywidualny poziom emisji w g/km (CO_{2v}) nowego pojazdu ciężkiego v przypisanego do podgrupy sg oblicza się zgodnie z następującym wzorem:

$$CO_{2v} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO_{2v,mp}$$

przy czym:

$\sum mp$ oznacza sumę wszystkich profili zadań mp wymienionych w tabeli 2;

sg oznacza podgrupę, do której przypisano nowy pojazd ciężki v zgodnie z sekcją 1 niniejszego załącznika;

$W_{sg,mp}$ oznacza wagę profilu zadań określoną w tabeli 2;

$CO_{2v,mp}$ oznacza emisje CO₂ w g/km nowego pojazdu ciężkiego v określone dla profilu zadań mp i zgłoszone zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/956

Indywidualny poziom emisji CO₂ bezemisyjnego pojazdu ciężkiego ustala się na poziomie 0 g CO₂/km.

Indywidualny poziom emisji CO₂ pojazdu specjalistycznego jest średnią emisji CO₂ w g/km zgłaszaną zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/956.

Tabela 2 – Wagi profilów zadań (Wsg,mp)

Podgrupa pojazdów (sg)	Profile zadań (mp ¹)						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
4-UD	0	0	0	0	0,5	0,5	0
4-RD	0,45	0,45	0,05	0,05	0	0	0
4-LH	0,05	0,05	0,45	0,45	0	0	0
9-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
9-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
5-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
5-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
10-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
10-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

¹Definicje profili zadań

RDL	Transport regionalny, mała ładowność
RDR	Transport regionalny, ładowność reprezentatywna
LHL	Transport długodystansowy, mała ładowność
LHR	Transport długodystansowy, ładowność reprezentatywna
UDL	Transport miejski, mała ładowność
UDR	Transport miejski, ładowność reprezentatywna
REL	Transport regionalny (EMS), mała ładowność
RER	Transport regionalny (EMS), ładowność reprezentatywna
LEL	Transport długodystansowy (EMS), mała ładowność
LER	Transport długodystansowy (EMS), ładowność reprezentatywna

2.2. Średni indywidualny poziom emisji CO₂ wszystkich nowych pojazdów ciężkich w podgrupie producenta

Dla każdego producenta i każdego okresu sprawozdawczego średni indywidualny poziom emisji CO₂ w g/tkm ($avgCO2_{sg}$) wszystkich nowych pojazdów ciężkich w podgrupie sg oblicza się w następujący sposób:

$$avgCO2_{sg} = \frac{\sum_v CO2_v}{V_{sg} \times PL_{sg}}$$

przy czym:

- $\sum v$ oznacza sumę obejmującą wszystkie nowe pojazdy ciężkie producenta w podgrupie sg , z wyłączeniem wszystkich pojazdów specjalistycznych zgodnie z art. 4 lit. a);
- $CO2_v$ oznacza indywidualny poziom emisji CO₂ nowego pojazdu ciężkiego v określony zgodnie z pkt 2.1;
- V_{sg} oznacza liczbę nowych pojazdów ciężkich producenta w podgrupie sg , z wyłączeniem wszystkich pojazdów specjalistycznych zgodnie z art. 4 lit. a);
- PL_{sg} oznacza średnią ładowność pojazdów w podgrupie sg , jak określono w pkt 2.5.

2.3. Obliczanie wskaźnika emisji zerowej i niskiej, o którym mowa w art. 5

Dla każdego producenta i okresu sprawozdawczego wskaźnik emisji zerowej i niskiej (ZLEV), o którym mowa w art. 5, oblicza się w następujący sposób:

$$ZLEV = V / (V_{conv} + V_{zlev}) \quad \text{przy czym wartość najniższa wynosi 0,97}$$

gdzie:

- V oznacza liczbę nowych pojazdów ciężkich producenta z wyjątkiem wszystkich pojazdów specjalistycznych zgodnie z art. 4 lit. a).
- V_{conv} oznacza liczbę nowych pojazdów ciężkich producenta z wyjątkiem wszystkich pojazdów specjalistycznych zgodnie z art. 4 lit. a), z wyłączeniem bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów ciężkich;
- V_{zlev} oznacza sumę V_{in} i V_{out} ,

przy czym:

$V_{in} = \sum_v \square (1 + (1 - CO_{2v}/350))$ przy czym $\sum_v \square$ jest sumą wszystkich nowych bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów ciężkich o właściwościach określonych w art. 2 ust. 1 lit. a)–d);

CO_{2v} oznacza indywidualny poziom emisji CO_2 w g/km bezemisyjnego i niskoemisyjnego pojazdu ciężkiego v określony zgodnie z pkt 2.1;

V_{out} oznacza całkowitą liczbę bezemisyjnych pojazdów ciężkich należących do kategorii, o których mowa w art. 2 ust. 1 akapit drugi, pomnożoną przez 2, przy maksymalnie 1,5 % V_{conv} .

2.4. Obliczanie udziału pojazdów danego producenta w podgrupie

Dla każdego producenta i każdego okresu sprawozdawczego udział nowych pojazdów ciężkich w podgrupie $share_{sg}$ oblicza się w następujący sposób:

$$share_{sg} = \frac{V_{sg}}{V}$$

przy czym:

V_{sg} oznacza liczbę nowych pojazdów ciężkich producenta w podgrupie sg , z wyłączeniem wszystkich pojazdów specjalistycznych zgodnie z art. 4 lit. a);

V oznacza liczbę nowych pojazdów ciężkich producenta z wyjątkiem wszystkich pojazdów specjalistycznych zgodnie z art. 4 lit. a).

2.5. Obliczanie średnich wartości ładowności wszystkich pojazdów w podgrupie

Średnią wartość ładowności PL_{sg} pojazdu w podgrupie sg oblicza się w następujący sposób:

$$PL_{sg} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times PL_{sg,mp}$$

przy czym:

\sum_{mp} oznacza sumę wszystkich profili zadań mp ;

$W_{sg,mp}$, oznacza wagę profilu zadań określoną w tabeli 2 w pkt 2.1;

$PL_{sg,mp}$ oznacza wartość ładowności przypisaną pojazdom w podgrupie sg dla profilu zadań mp , jak określono w tabeli 3.

Tabela 3 – Wartości ładowności $PL_{sg, mp}$ (w tonach)

Podgrupa pojazdów sg	Profile zadań mp^1									
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RER	LEL	LER
4-UD	0,9	4,4	1,9	14	0,9	4,4	3,5	17,5	3,5	26,5
4-RD										
4-LH										
5-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5
5-LH										
9-RD	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5
9-LH										
10-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5
10-LH										

¹ Zob. definicje profili zadań pod tabelą 2 w pkt 2.1.

2.6. Obliczanie współczynnika ważenia przebiegu i ładowności

Współczynnik ważenia przebiegu i ładowności (MPW_{sg}) podgrupy sg definiuje się jako iloczyn rocznego przebiegu określonego w tabeli 4 i wartości ładowności dla każdej podgrupy określonej w tabeli 3 w pkt 2.5, znormalizowany do odpowiedniej wartości dla podgrupy 5-LH, i oblicza się go w następujący sposób:

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PL_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})}$$

przy czym:

AM_{sg} oznacza roczny przebieg określony w tabeli 4 dla pojazdów w danej podgrupie;

AM_{5-LH} oznacza roczny przebieg określony dla podgrupy 5-LH w tabeli 4;

PL_{sg} określono w pkt 2.5;

PL_{5-LH} oznacza średnią wartość ładowności dla podgrupy 5-LH, jak określono w pkt 2.5.

Tabela 4 – Roczne przebiegi

Podgrupa pojazdów <i>sg</i>	Roczny przebieg AM _{sg} (w km)
4-UD	60 000
4-RD	78 000
4-LH	98 000
5-RD	78 000
5-LH	116 000
9-RD	73 000
9-LH	108 000
10-RD	68 000
10-LH	107 000

2.7. Obliczanie średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ w g/tkm producenta, o którym mowa w art. 4

Dla każdego producenta i każdego okresu sprawozdawczego kalendarzowego średni indywidualny poziom emisji CO₂ w g/tkm (CO₂) oblicza się w następujący sposób:

$$CO_2 = ZLEV \times \sum_{sg} share_{,sg} \times MPW_{sg} \times avg CO_{2sg}$$

przy czym:

\sum_{sg} oznacza sumę wszystkich podgrup;

ZLEV określono w pkt 2.3;

$share_{,sg}$ określono w pkt 2.4;

MPW_{sg} określono w pkt 2.6;

$avg CO_{2sg}$ określono w pkt 2.2;

3. OBLICZANIE EMISJI ODNIESIENIA CO₂, O KTÓRYCH MOWA W ART. 1

Emisje odniesienia CO₂ ($r CO_{2sg}$) oblicza się dla każdej podgrupy *sg* na podstawie wszystkich nowych pojazdów ciężkich wszystkich producentów z okresu sprawozdawczego w następujący sposób:

$$rCO_{2sg} = \frac{\sum_v (CO_{2v} / PL_{sg})}{rV_{sg}}$$

przy czym:

\sum_v oznacza sumę obejmującą wszystkie nowe pojazdy ciężkie zarejestrowane w okresie sprawozdawczym w podgrupie *sg*, z wyłączeniem wszystkich pojazdów specjalistycznych zgodnie z art. 1 akapit drugi;

- CO_{2v} oznacza indywidualny poziom emisji CO₂ pojazdu v określony zgodnie z pkt 2.1, w stosownych przypadkach skorygowany zgodnie z załącznikiem II;
- rV_{sg} oznacza liczbę wszystkich nowych pojazdów ciężkich zarejestrowanych w okresie sprawozdawczym w podgrupie sg z wyłączeniem wszystkich pojazdów specjalistycznych zgodnie z art. 1 akapit drugi;
- PL_{sg} oznacza średnią ładowność pojazdów w podgrupie sg , jak określono w pkt 2.5.

4. OBLICZANIE DOCELOWEGO INDYWIDUALNEGO POZIOMU EMISJI PRODUCENTA, O KTÓRYM MOWA W ART. 6

Dla każdego producenta i każdego okresu sprawozdawczego, począwszy od 1 lipca 2025 r., docelowy indywidualny poziom emisji T oblicza się w następujący sposób:

$$T = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf) \times r CO_{2sg}$$

przy czym:

- \sum_{sg} oznacza sumę wszystkich podgrup;
 $share_{sg}$ określono w sekcji 2 pkt 4;
 MPW_{sg} określono w sekcji 2 pkt 6;
 rf oznacza cel redukcji emisji CO₂ (w %) mający zastosowanie w konkretnym okresie sprawozdawczym;
 $r CO_{2sg}$ określono w sekcji 3.

5. JEDNOSTKI I DŁUGI EMISYJNE, O KTÓRYCH MOWA W ART. 7

5.1. Obliczanie ścieżki redukcji CO₂ w odniesieniu do jednostek emisji

Dla każdego producenta i każdego okresu sprawozdawczego w roku Y w latach 2019–2029 ścieżkę redukcji emisji CO₂ (ET_Y) określa się w następujący sposób:

$$ET_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times R-ET_Y \times r CO_{2sg}$$

przy czym:

- $\sum_{sg} (...)$ oznacza sumę wszystkich podgrup;
 $share_{sg}$ określono w sekcji 2 pkt 4;
 MPW_{sg} określono w sekcji 2 pkt 6;
 $r CO_{2sg}$ określono w sekcji 3;

przy czym:

dla okresów sprawozdawczych w latach Y od 2019 do 2025 r.:

$$R-ET_Y = (1-rf_{2025}) + rf_{2025} \times (2025 - Y)/6$$

a dla okresów sprawozdawczych w latach Y od 2026 do 2030 r.:

$$R-ET_Y = (1-rf_{2030}) + (rf_{2030} - rf_{2025}) \times (2030 - Y)/5$$

rf_{2025} i rf_{2030} są celami redukcji CO₂ (w %) mającymi zastosowanie do okresów sprawozdawczych w latach, odpowiednio, 2025 i 2030 [...].

5.2. Obliczanie jednostek i długów emisyjnych w każdym okresie sprawozdawczym

Dla każdego producenta i każdego okresu sprawozdawczego w latach Y od 2019 do 2029 r. jednostki emisji ($c CO_{2Y}$) i długi emisyjne ($d CO_{2Y}$) oblicza się w następujący sposób:

Jeżeli $CO_{2Y} < ET_Y$:

$$c CO_{2Y} = (ET_Y - CO_{2Y}) \times V_Y \quad i$$

$$d CO_{2Y} = 0$$

Jeżeli $CO_{2Y} > T_Y$ na lata 2025 do 2029:

$$d CO_{2Y} = (CO_{2Y} - T_Y) \times V_Y \quad \text{oraz}$$

$$c CO_{2Y} = 0$$

We wszystkich pozostałych przypadkach $d CO_{2Y}$ i $c CO_{2Y}$ wynoszą 0.

przy czym:

ET_Y oznacza ścieżkę redukcji emisji producenta w okresie sprawozdawczym w roku Y określoną zgodnie z pkt 5.1;

CO_{2Y} oznacza średni indywidualny poziom emisji w okresie sprawozdawczym w roku Y określony zgodnie z pkt 2.7;

T_Y oznacza docelowy indywidualny poziom emisji producenta w okresie sprawozdawczym w roku Y określony zgodnie z pkt 4;

V_Y oznacza liczbę nowych pojazdów ciężkich producenta w okresie sprawozdawczym w roku Y, z wyłączeniem wszystkich pojazdów specjalistycznych zgodnie z art. 4 lit. a).

5.3. Limit długu emisyjnego

Dla każdego producenta limit długu emisyjnego ($lim CO_2$) określa się w następujący sposób:

$$lim CO_2 = T_{2025} \times 0,05 \times V_{2025}$$

przy czym:

T_{2025} oznacza docelowy indywidualny poziom emisji producenta w okresie sprawozdawczym w roku 2025 określony zgodnie z pkt 4;

V_{2025} oznacza liczbę nowych pojazdów ciężkich producenta w okresie sprawozdawczym w roku 2025, z wyłączeniem wszystkich pojazdów specjalistycznych zgodnie z art. 4 lit. a).

5.4. Jednostki emisji nabyte przed 2025 r.

Długi emisyjne nabyte w okresie sprawozdawczym w 2025 r. obniża się o kwotę ($red CO_2$) odpowiadającą jednostkom emisji nabytym przed tym okresem sprawozdawczym, którą określa się dla każdego producenta w następujący sposób:

$$redCO_2 = \min(dCO_{2025}; \sum_{Y=2019}^{2024} cCO_{2Y})$$

przy czym:

minimum oznacza minimalną wartość spośród dwóch wartości podanych w nawiasach;

$\sum_{Y=2019}^{2024}$ oznacza sumę w okresach sprawozdawczych w latach Y od 2019 do 2024 r.

$d CO_{2025}$ oznacza długi emisyjne w okresie sprawozdawczym w roku 2025 określone zgodnie z pkt 5.2;

$c CO_{2Y}$ oznacza jednostki emisji w okresie sprawozdawczym w roku Y określone zgodnie z pkt 5.2.

6. OKREŚLENIE NADWYŻKI EMISJI PRODUCENTA, O KTÓREJ MOWA W ART. 8 UST. 2

Dla każdego producenta i każdego okresu sprawozdawczego od 2025 r. wartość nadwyżki emisji ($exe CO_{2Y}$) określa się w następujący sposób, jeżeli wartość jest dodatnia:

Dla okresu sprawozdawczego w 2025 r.

$$exeCO_{2025} = dCO_{2025} - \sum_{Y=2019}^{2025} cCO_{2Y} - limCO_2$$

Dla okresów sprawozdawczych w latach Y od 2026 do 2028 r.

$$exeCO_{2Y} = \sum_{I=2025}^Y (dCO_{2I} - cCO_{2I}) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO_{2J} - redCO_2 - limCO_2$$

Dla okresu sprawozdawczego w 2029 r.

$$exeCO_{2Y} = \sum_{I=2025}^{2029} (dCO_{2I} - cCO_{2I}) - \sum_{J=2025}^{2028} exeCO_{2J} - redCO_2$$

Dla okresów sprawozdawczych w **latach Y od 2030 r.**

$$exe CO_{2y} = (CO_{2Y} - T_Y) \times V_Y$$

przy czym:

$\sum_{Y=2019}^{2025}$ oznacza sumę w okresach sprawozdawczych w latach Y od 2019 do 2025 r.;

$\sum_{I=2025}^Y$ oznacza sumę w okresach sprawozdawczych w latach I od 2025 do roku Y;

$\sum_{J=2025}^{Y-1}$ oznacza sumę w okresach sprawozdawczych w latach J od 2025 do roku (Y-1);

$\sum_{J=2025}^{2028}$ oznacza sumę w okresach sprawozdawczych w latach J od 2025 do 2028 r.

$\sum_{I=2025}^{2029}$ oznacza sumę w okresach sprawozdawczych w latach I od 2025 do 2029 r.;

$d CO_{2Y}$ oznacza długi emisyjne w okresie sprawozdawczym w roku Y określone zgodnie z pkt 5.2;

$c CO_{2Y}$ oznacza jednostki emisji w okresie sprawozdawczym w roku Y określone zgodnie z pkt 5.2;

$lim CO_2$ oznacza limit długu emisyjnego określony zgodnie z pkt 5.3;

$red CO_2$ oznacza redukcję długów emisyjnych w okresie sprawozdawczym w 2025 r. określoną zgodnie z pkt 5.4.

We wszystkich pozostałych przypadkach wartość nadwyżki emisji $exe CO_{2Y}$ ustala się na 0.

ZAŁĄCZNIK II

Procedury dostosowania

1. WSPÓŁCZYNNIKI KOREKTY ŁADOWNOŚCI, O KTÓRYCH MOWA W ART. 12 UST. 1 LIT. C)

Z zastrzeżeniem przepisów określonych w art. 10 ust. 2 lit. a), do celów obliczania emisji odniesienia CO₂, o których mowa w art. 1, wagi profili zadań i wartości ładowności mające zastosowanie w okresie sprawozdawczym, w którym zmiany, o których mowa w art. 12 ust. 1 lit. c), stają się skuteczne dla wszystkich nowych pojazdów ciężkich, są stosowane, a emisje CO₂ w g/km pojazdu ciężkiego v określone dla profilu zadań mp , o którym mowa w tabeli 2 w pkt 2.1 załącznika I, dostosowuje się w następujący sposób:

$$CO_{2v,mp} = CO_2 (RP)_{v,mp} \times (1 + PL_{sg,mp} \times (PL_{sg,mp} - PL(RP)_{sg,mp}))$$

przy czym:

sg oznacza podgrupę, do której należy pojazd v ;

$CO_2 (RP)_{v,mp}$ oznacza indywidualny poziom emisji CO₂ pojazdu v w g/km, jak określono w profilu zadań mp i na podstawie [...] danych z monitorowania dla okresu sprawozdawczego, zgłoszonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 2018/956;

$PL(RP)_{sg,mp}$ oznacza wartość ładowności przypisaną pojazdom v w podgrupie sg dla profilu zadań mp w okresie sprawozdawczym, zgodnie z tabelą 3 w pkt 2.5 załącznika I, w celu określenia danych z monitorowania za [...] okres sprawozdawczy zgłoszonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/956;

$PL_{sg,mp}$ oznacza wartość ładowności przypisaną pojazdom w podgrupie sg dla profilu zadań mp w okresie sprawozdawczym, w którym zmiany, o których mowa w art. 12 ust. 1 lit. c), stają się skuteczne dla wszystkich nowych pojazdów ciężkich, zgodnie z tabelą 3 w pkt 2.5 załącznika I;

$PL_{sg,mp}$ oznacza współczynnik korekty ładowności określony w tabeli 5.

Tabela 5 – współczynniki korekty ładowności $PLa_{sg, mp}$

$PL_{sg, mp}$ (w 1/t)		Profile zadań mp^1				
		RDL, RDR	REL, RER	LHL, LHR	LEL, LER	UDL, UDR
Podgrupa pojazdów sg	4-UD	0,026	nie dotyczy	0,015	nie dotyczy	0,026
	4-RD					
	4-LH					
	5-RD	0,022	0,022	0,017	0,017	0,022
	5-LH					
	9-RD	0,026	0,025	0,015	0,015	0,026
	9-LH					
	10-RD	0,022	0,021	0,016	0,016	0,022
10-LH						

¹ Zob. definicje profili zadań w pkt 1 sekcji 2 załącznika I.

2. WSPÓLCZYNNIKI KOREKTY, O KTÓRYCH MOWA W ART. 10 UST. 2 LIT. B)

Z zastrzeżeniem przepisów określonych w art. 10 ust. 2 lit. b), do celów obliczania emisji odniesienia CO_2 , o których mowa w art. 1, wagi profili zadań i wartości ładowności mające zastosowanie w okresie sprawozdawczym, w którym zmiany, o których mowa w art. 12 ust. 1 lit. c), stają się skuteczne dla wszystkich nowych pojazdów ciężkich, są stosowane, a emisje CO_2 w g/km pojazdu ciężkiego v określone dla profilu zadań mp , o którym mowa w tabeli 2 w pkt 2.1 załącznika I, dostosowuje się w następujący sposób:

$$CO_{2v, mp} = CO_2 (RP)_{v, mp} \times (\sum_r s_{r, sg} \times CO_2 [\dots]_{r, mp}) / (\sum_r s_{r, sg} \times CO_2 (RP)_{r, mp})$$

przy czym:

\sum_r oznacza sumę dla wszystkich pojazdów reprezentatywnych r dla podgrupy sg ;

sg oznacza podgrupę, do której należy pojazd v ;

$s_{r, sg}$ oznacza wagę statystyczną pojazdu reprezentatywnego r w podgrupie sg ;

$CO_2 (RP)_{v, mp}$ oznacza indywidualny poziom emisji CO_2 pojazdu v w g/km, jak określono w profilu zadań mp i na podstawie [...] danych z monitorowania dla okresu sprawozdawczego, zgłoszonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 2018/956;

$CO_2 (RP)_{r,mp}$ oznacza jednostkowe emisje CO₂ dla pojazdu reprezentatywnego r w g/km, jak określono w profilu zadań mp zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 595/2009 i jego środkami wykonawczymi, w okresie sprawozdawczym, gdy określane było CO₂ (RP)_{v,mp};

$CO_{2r, mp}$ oznacza jednostkowe emisje CO₂ dla pojazdu reprezentatywnego r , jak określono w profilu zadań mp zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 595/2009 i jego środkami wykonawczymi w okresie sprawozdawczym, w którym zmiany, o których mowa w art. 12 ust. 2, stają się skuteczne dla wszystkich nowych pojazdów ciężkich.

Pojazd reprezentatywny określa się zgodnie z metodą, o której mowa w art. 12 ust. 3.
